

# KÉRDÉSEK ÉS LEHETSÉGES MEGOLDÁSOK A KÖRNYEZŐ ORSZÁGOK VASÚTI REGIONALIZÁLÁSI GYAKORLATÁBAN

## QUESTIONS AND POSSIBLE SOLUTIONS IN THE SURROUNDING COUNTRIES' RAILWAY REGIONALIZATION PRACTICE

**SZABÓ LAJOS egyetemi adjunktus**  
Széchenyi István Egyetem Közlekedési Tanszék

### Abstract

The neighbouring countries are generally correspond with the practice of the European railway liberalization. Under the railway reform, the former state railway companies were divided to independent departments (independent railway companies). The state remained the owner, but the infrastructure manager became the operator. Passenger and freight railway companies were founded. Compared with the leading European countries of railway liberalization, the neighbouring countries are characterized by diversity. For example the cardinal characteristic of the Romanian railway liberalization came from the passenger and freight private railways, but in Serbia only the former state railway company performs such activities. The same diversity can be observed in the field of railway regionalization. The priorities of infrastructure development are the European transport corridors in each case, in regional traffic some fleet modernization could be happen only.

### Bevezetés

A tanulmányban említett szomszédos országok mindegyikében az Unió jogi szabályozásnak megfelelően megtörtént az egykori állami vasút független szervezeti egységekre történő felosztása. A pályák tulajdonosa az állam maradt, fenntartója, üzemeltetője a pályavasút lett. A környező országokban első körben az áruszállítást végző és az azzal kapcsolatos szolgáltatásokat végző vasútvállalatok jelentek meg. Jelenleg több országban is jogi szabályozási korlátokba ütközik a személyszállító vasútvállalatok megjelenése a piacon. A személyszállítást többnyire az egykori államvasútból létrejött vasútvállalatok végzik mind regionális, mind pedig távolsági forgalomban. A regionális forgalomban szembeötlő az infrastruktúra elhanyagolt állapota, az attraktivitás hiánya a személyszállítási szolgáltatások területén.

### 1. A regionális személyszállítás helyzete néhány környező országban a vasúti liberalizáció után

A tanulmány terjedelmi korlátait figyelembe véve néhány szomszédos ország törekvéseit vázolom a regionális személyforgalom lebonyolítását illetően. A Trianon utáni helyzet nemcsak a magyar, hanem a szomszédos országok hálózatának az alakulására is nagy hatással volt. Ez inkább kedvezőtlen, mint kedvező adottságokat teremtett a regionális forgalom lebonyolításában. A szóba jöhető vonalak jó része mellékvonal, ezen belül egy részük Trianon után az alapvető funkciójukat elvesztett vonalak. Például az egykori regionális vagy kistérségi központ, ahová ezek a vonalak vezettek, a határ túloldalán maradtak, vagy a csak regionális forgalmat lebonyolító egységes vonalak feldarabolódtak az új határok meghúzása után. A regionális forgalomban szóba jöhető vonalak jó része olyan vonal, ahol az infrastruktúra eleve csökkentett műszaki paraméterekkel épült meg. Az évtizedek során elmulasztott fenntartás eredményeként ezek a paraméterek csak tovább romlottak.

#### 1.1. Szlovákia

Az egykori Csehszlovákia felbomlásával az újonnan létrejött Szlovákia területén 1993-ban alakult meg a szlovák vasúttársaság Železnice Slovenskej Republiky (ŽSR). A vasúti liberalizáció alapelveit tekintve más országokhoz hasonló célok fogalmazódtak meg:

- a pályák tulajdonosa az állam marad
- a pályák üzemeltetője, fenntartója a pályavasút legyen
- a különféle szolgáltatások szétválasztása, majdani privatizációja.

A fentieknek megfelelően első lépcsőben a ŽSR-t 2002. január 1-jével két egymástól független szervezeti egységre osztották fel. A tulajdonképpeni pályavasút a ŽSR lett, mint az infrastruktúra kezelője, üzemeltetője. A Železničná spoločnosť pedig a személy- és áruszállítással kapcsolatos szolgáltatásokat nyújtó vasútvállalat lett. A további szervezeti átalakulások következő fontos mérföldköve a 2005. január 1-jével megalakuló és a személyszállítási szolgáltatásokkal foglalkozó Železničná spoločnosť Slovensko a.s. (ZSS), illetve az áruszállítással foglalkozó Železničná spoločnosť Cargo Slovakia a.s. A liberalizációval együtt megjelentek a magán vasúttársaságok is, számuk jelenleg a húszhoz közelít. A személyszállításban egy magán vasúttársaság vett csak részt, a 2003. április 10-én alapított Bratislavská Regionálna Kol'ajová Spoločnosť (BRKS), amit pozsonyi regionális vasútvállalatnak fordíthatnánk. A társaságban többségi tulajdonos a pozsonyi regionális önkormányzat volt, de több szlovák és külföldi részvényese is volt. A vasúttársaság elsősorban a Pozsonyból kiinduló regionális jelentőségű vonalakon tervezte a személyszállítás beindítását. 2003 júliusától két vonalon indult meg a forgalom; Zohor–Rohožník, Záhorská Ves–Zohor), majd további vonalakon tervezte a személyszállítás megindítását (Bratislava–Malacky, Zohor–Trnava). Ezek olyan helyi (regionális) jelentőségű vonalak voltak, ahol a ZSS a forgalmat leállította. A személyszállítási tevékenység elé mindmáig akadályt gördít a 164/1996. sz. szlovákiai vasúti törvény. A törvény rendelkezik a regionális vasútvállalatok alapításáról, a szolgáltatások megrendelési körülményeiről. Ugyanakkor a vasútvállalatok által végzett közszolgáltatásokért csak úgy tudnak a regionális önkormányzatok fizetni, ha állami pénzeket csoportosítanak át. Ezen kitétel miatt 2006-tól szünetel a társaság személyszállítási tevékenysége.<sup>1</sup> A BRKS a személyszállítás mellett áruszállítási szolgáltatásokat is végez 2004 augusztusától. Szlovákián belül (a Kútý–Bratislava–Dunajská Streda–Komárno viszonylaton indult az áruszállítás), valamint együttműködik több vasúttársasággal a határokon átnyúló forgalomban.

A szlovák vasúti hálózat kedvezőtlen vagy éppen rossz pályainfrastruktúra paramétereket tudhat magáénak. Az állapotromlás különösen a 80-as évektől kezdődően szembeötlő. A fejlesztések differenciáltak mondhatók. A Brüsszel által is támogatott fejlesztések elsősorban az országon áthaladó ötös korridor Bratislava–Žilina–Košice–Čierna nad Tisou szakaszát érintették. Ezen kívül négy vonal felújítása szerepelt csak a nagy felújítások között (Bratislava–Rača–Trnava, Trnava–Nové Mesto nad Váhom, Nové mesto nad Váhom–Puchov, Puchov–Žilina).<sup>2</sup> A szlovák vasúti hálózat gerincét a Pozsony–Kassa tengely alkotja. Főként erre a tengelyre korlátozódik belföldi forgalomban a minőségi személyszállító vonatok közlekedtetése. Nyolc féle vonattermék szerepel jelenleg a személyszállítási kínálatban. Ezek közül a regionális forgalomban leginkább használható a Rýchlik (R), amely nagyvárosok között közlekedik erősen korlátozott megállásokkal. A Zrýchlený (Zr) is nagyobb városok között közlekedik, viszonylag több helyen megáll. Az Osobný vlak(Os) mindenütt megálló személyvonat. Mint a környező országokban mindenütt, így Szlovákiában is veszteséges a személyszállítás. A 2000-es évek elején az utasszállítási teljesítményekben drámai események álltak be. Például az utasszám az 1990. évi 118,3 millióról 2006-ra 47,5 millióra esett vissza. Ez a tendencia a személyszállítás veszteségét tovább növelte. Ez a következőkhöz vezetett: 2002-ben határozat született arról, hogy 2003 elejétől több vonalon megszüntetik a személyszállítást, bizonyos vonalakon pedig autóbuszok helyettesítették volna a vasutat. Így 36 veszteséges vonalból 25-ön szűnt volna meg a forgalom. A tervezett intézkedések meglehetősen nagy tiltakozást váltottak ki a szakszervezetek és az utasok körében. Ennek hatására 2003. június 15-től 9 vonalon indult újra a forgalom. Az újranyitott vonalak között nem szerepel több olyan vonal, amely közvetlenül a határ mentén halad és magyarok lakta területet érint. Például továbbra is szünetel a forgalom a Komárno–Kolárovo, Moldava nad Bodvou–Medzev, Lučenec–Veľký Krtíš vonalakon. Ugyanakkor újraindult a forgalom a Čata–Šahy és az eredetileg vonatpótló autóbuszos közlekedésre kijelölt Šturovo–Levice vonalakon. Az utóbbi viszonylatok főbb menetrendi jellemzőit tartalmazza az 1. táblázat.

1. táblázat. Határ menti vonalak menetrendi kínálata  
Table 1. Scheduling supply of frontier lines

Viszonylat	Hossz (km)	Napi vonatpár	Utazási sebesség (km/ó)
Šturovo-Levice	52	8	44
Čata-Šahy	32	4	48

Forrás: 2010/11 évi menetrend alapján saját szerkesztés

A Filakovo–Šiatorská Bukovinka vonalon az úgynevezett revitalizációs program keretében szűnt meg a forgalom 2011. május 1-jétől. Szintén a program részeként egy a szlovák–lengyel, további két vonalon (Kosice–Hidasnémeti, Šturovo-országhatár), a magyar–szlovák határsávbán szűnt meg a forgalom.

## 1.2. Románia

A román vasúti liberalizáció hajnalához mindenképpen hozzátartozik az 1989-es rendszerváltást követő mellékvonal bezárási hullám. A bezárt vonalak körét keskeny nyomtávolságú vonalak, kis forgalmú mellékvonalak alkották. Például ennek esett áldozatul a legsűrűbb hálózattal rendelkező bánáti terület az Arad és



Temesvár környéki vonalakkal. Még 1997-ben is szüntettek meg mellékvonalakat vagy erősen korlátozták a forgalmat. A Marosvásárhely (Târgu Mures) környéki 198 km-es kisvasúti hálózaton megszűnt a forgalom. További két kisvasúton erősen korlátozták a forgalmat. Turda és Abrud között igény szerint a technikai lehetőségek függvényében közlekedtek a vonatok, míg a Sibiu-i vonalon napi egy vonatpár közlekedett csupán. A vonalbezárásokkal párhuzamosan jelentkezett az infrastruktúra látványos romlása. Ilyen előzmények után kezdődött el a liberalizációs folyamat az egykori vasúttársaság, a Societatea Națională a Căilor Ferate Române (CFR) önálló vasútvállalatokra történő felosztásával. A felosztást követően inkább csak megkezdődött, majd a 2000-es évek elejétől látványos fordulatot vett a modernizációs program, ami az infrastruktúra paraméterek jelentős javulását eredményezte. Először a minőségi vonatok járműparkjának kicserélése kezdődött el, majd a pályarekonstrukciók sorában prioritással bíró bíró és a IV-es páneurópai korridorhoz tartozó Kurtisch–Arad–Alba Julia–Braşov–Bukarest–Constanta vonal rekonstrukciója. Ezen a vonalon található Románia legfontosabb Fekete-tengeri kikötője, Constanta. A vasúti reform eredményeképpen – az európai szabályozással összhangban – négy önálló vállalat alapítására került sor 1998. október 1-jén. Az infrastruktúra fenntartása, fejlesztése a CFR Infrastructură feladata lett. A személyszállítás, illetve az azzal összefüggő szolgáltatások a CFR Călători vállalatához kerültek. Az árufuvarozást a CFR Marfă, a turizmussal, különvonatok közlekedtetésével kapcsolatos feladatokat a Societatea Feroviară de Turism végzi. A román vasúti liberalizáció egyik sarkalatos jellemzője a személy- és az áruszállítási piacon egyaránt jelenlévő magánvasutak. Tehát a vasúti személyszállítás sem állami monopólium.

### 1.2.1. Magánvasúti társaságok a (regionális) személyszállításban

A magán vasúttársaságokkal közszolgáltatási szerződést köt az állam, a társaságok szinte teljes egészében – sokszor leromlott állapotú – mellékvonalakon végeznek személyszállítási tevékenységet. A pálya tulajdonjoga az állam kezében marad. A magánvasúti társaságok elemi érdeke az attraktivitás növelése, mert egyedül ez a garancia a nyereséges működésre. Az attraktivitás lényeges elemei:

- technológiai racionalizáció
- szerelvényfordulók optimalizálása
- igényekhez igazodó menetrend
- megállók áthelyezése
- igény szerinti megállások a megállókban
- megújuló járműpark

A három regionális személyszállító vasúttársaság közül kettő esetében számvitelileg teljesen önálló infrastruktúrakezelő és személyszállító társaság alakult. A Regiotrans által közlekedtetett vonatok pályahálózatát az SC RC-Cf Trans SRL, a Regional vonatainak pályáit a Via Terra csoporthoz tartozó Via Terra Spedition tartja karban.

#### 1.2.1.1. Regiotrans

A legrégebbi és legnagyobb személyszállító magán vasúttársaság a 2005-ben alapított brassói székhelyű Regiotrans. A magánvasúthoz tartozó vonalak száma 2011 elején 41 db volt, a legtöbb Temesvár (14) és Brassó (10) környékén. Az alapítás idején a hálózat Brassó környékére koncentrálódott, ma már például Arad, Temesvár, Gyulafehérvár környékén is megtalálhatók a vállalat kezelésében lévő vonalak. A teljes hálózat meghaladja a 700 kilométert. A Regiotrans általában mellékvonalakon bonyolítja le a személyszállítást, de közlekednek néhány fővonali (CFR) szakaszon is a vállalat vonatai (pl. Alba Julia–Sibiu, Sighişoara–Sibiu). A cég járműparkjának szinte a teljes állománya korábban a francia vasutak hálózatán közlekedett. Néhány magyar–román határ menti vonal, és a székelyudvarhelyi szárnyvonal főbb menetrendi jellemzőit tartalmazza a 2. táblázat.

2. táblázat. Menetrendi kínálat a Regiotrans néhány vonalán  
Table 2. Scheduling supply on some lines of Regiotrans

Viszonylat	Hossz (km)	Napi vonatpár	Utazási sebesség (km/ó)
Arad-Sănnicolau Mare	67	5	38
Sănnicolau Mare-Vălceni Hm.	21	7	46
Arad-Nădlac	52	8	36
Odorhei-Sighişoara	47	4	33

Forrás: 2010/11 évi menetrend alapján saját szerkesztés

### 1.2.1.2. Regional

A kolozsvári (Cluj-Napoca) székhelyű Via Terra csoport az áruszállítási szolgáltatások széles választékát nyújtja 2003 óta. A csoport tagja a Regional vasúti személyszállítást végző vállalat. A Regional határozott szándéka a közeljövőben tovább emelni a személyszállítási szolgáltatások színvonalát a valamivel több, mint 400 kilométeres hálózaton. Igény szerint lehetőség van turisztikai célú különvonatok közlekedtetésére is. A 3. táblázat a 2010/11. évi menetrendi időszakban a társaság által kezelt vonalak főbb menetrendi jellemzőit mutatja.

3. táblázat. Menetrendi kínálat a Regional néhány vonalán  
Table 3. Scheduling supply on some lines of Regional

Viszonylat	Hossz (km)	Napi vonat-pár	Utazási sebesség (km/ó)
Rodna Veche- Ilva Mica	21	5	23
Ilva Mica-Năsăud	20	3	40
Năsăud-Salva	6	1	60
Vascau_Holod	56	4	36
Holod-Salonta	56	4	45
Salonta-Oradea	39	3	49
Satu Mare-Negrești Oaş	45	6	35
Negrești Oaş- Bixad	7	6	33
Bistrita Nord- Bistrita Bargaului hcv.	30	5	30
Sarmasag- Marghita	62	5	30
Marghita- Oradea	69	4	38

Forrás: 2010/11 évi menetrend alapján saját szerkesztés

### 1.2.1.3. Servtrans Invest SA

A 2002-ben létrejött bukaresti székhelyű vállalat regionális személyszállításban betöltött szerepe elhanyagolható. A magán vasút, mint meghatározó áru fuvarozó vasúti szereplő van jelen Romániában. Személyszállítással csak 2005 márciusában kezdtek el foglalkozni. Csúpn egyetlen vonalon végeznek személyszállítást az egykor a CFR használta, mára leromlott állagú személykocsikkal. A vonal a Havasalföldön található (Roşiori Nord- Coşteşti), 64 km hosszú. A napi 4 pár vonat átlagos utazási sebessége 41 km/óra.

## 1.3. Szlovénia

Amikor 1991. június 25-én megalakult a szlovén állam, ezzel együtt az egykori Jugoszláv Államvasutak erre a területre eső részén is új vasúttársaság alakult, mégpedig a Szlovén Vasutak (SŽ), amely a következő évtizedben jelentős változásokon esett keresztül. Az európai vasúti liberalizáció jegyében szétválasztották az infrastruktúra és a vállalkozó vasutat. Ez volt az első lépés, amely megteremtette az utat a vasúti szabad verseny felé. Az átalakítások utolsó fázisa 2003-ban történt meg, amikor is holdingba szervezve leányvállalatokat hoztak létre. 2004. július 1-jétől a holdingban a 3 vasútvállalat (áru fuvarozás, személyszállítás, infrastruktúra) mellett további 6 leányvállalat található.<sup>3</sup> Szintén az EU-s direktívákkal összhangban megalakultak a tanúsító illetve a pályakapacitás elosztó szervezetek is. A szlovén vasutakon erősen visszaestek a személyszállítási teljesítmények. A hivatásforgalomban veszik leginkább igénybe a vasutat Maribor és az északi országrészek, valamint Ljubljana és délnyugati országrészek között. Az SŽ járműparkja egyáltalán nem nevezhető homogénnek a gyártó céget tekintve, egyaránt megtalálhatók német, olasz, francia, sőt még észak-amerikai eredetű járművek is. A vasúti regionális közlekedés attraktivitását növelendő 2006-ra a Siemens Desiro család egységeire cserélték le az 1964-ben beszerzett úgynevezett Gumulka (311/315) típusú egységeket. Ennek és a pályafelújításoknak köszönhetően Ljubljana regionális közlekedésében az utas szám 70%-kal (!) emelkedett. A vasúthálózat fő fejlesztési iránya az országon áthaladó két korridorra terjed ki. Az V-ös korridor a koperi kikötő és Ukrajna között teremt kapcsolatot Budapesten keresztül, a X-es korridor pedig Szlovénián keresztül Nyugat-Európa–Görögország–Törökország kapcsolatot hoz létre. A két korridor Ljubljánában keresztezi egymást. A fővonali hálózat állapota garantálja a jó kapcsolatokat (eljutási idő) az Adria partjával. Ennek is köszönhetően a legfontosabb európai vasúti fuvarozási központokból kevesebb, mint 24 óra alatt elérhető a koperi kikötő vasút. Az SŽ szállítási teljesítményének a gerincét az áruszállítás adja, és ennek csak 10%-a bonyolódik belföldi relációban.<sup>4</sup> A szlovén hálózat is magán viseli az első világháborút követő területi változások nyomait. A hálózat fő tengelyét képező Šentilj–Celje–Ljubljana–Sežana–(Triest) vonal az egykori úgynevezett osztrák déli vasútnak a mai Szlovénia területére eső szakasza, amely Bécs és Triest között teremtett kapcsot.



latot. Az első világháborút követően a vonal három ország területére került. Az egykor több mint 600 km-es vonalból ma mintegy 69 km esik a mai Szlovénia területére. Csak érdekességképpen jegyzem meg, hogy napjainkra Ausztria első számú kikötője a koperi lett, amely a már említett V-ös korridor egyik végpontja. Magyar vonatkozásokat is takar az Ormož–Hodoš vonal, amelynek a 29 km-es Hodoš–Murska Sobota szakasza az egykori Körmend–Zalánvölgy–Muraszombat közötti helyi érdekű vasútvonalrész. Ez a vasútvonal is az első világháborút követő békeszerződés áldozata lett, kettévágta a határ. Az őrségi vasút újjáépítésekor az egyik alternatívaként felmerült, hogy a vonal nem Zalaegerszeg, hanem Körmend irányából indul és úgy éri el a magyar–szlovén határt. Az őrségi vasút megépítésével létrejött Koper és Dansk között az úgynevezett „Adria-Ostsee” korridor. A Celje–Velenje vonal pedig az egykori Lavanttalbahn (Klagenfurt–Celje) megmaradt szakasza. A Maribor–Prevalje vonal pedig az egykori Dráva–völgyi vasút Szlovéniában maradt része. A Dráva–völgyi vasút az elnevezéséből is adódóan a Dráva völgye mentén haladva teremtett kelet–nyugat irányú kapcsolatot. Az utóbbi három vonal fővonal szerepét elvesztve, napjainkban csak a regionális forgalomban játszik szerepet. Kettőnek ezek közül a jelentős regionális forgalmat lebonyolító Maribor, illetve Ljubljana az egyik végpontja. A Ljubljana–Kamnik származóvonal kimondottan regionális forgalmat lebonyolító vonal. A vonalak főbb menetrendi jellemzőit tartalmazza a 4. táblázat.

4. táblázat. Menetrendi kínálat néhány szlovén regionális vonalon  
Table 4. Scheduling supply on some Slovenian regional lines

Viszonylat	Hossz (km)	Napi vonatpár (db)	Utazási sebesség (km/ó)
Ljubljana–Kamnik	25	15	32
Maribor–Prevalje	75	5	41
Celje–Velenje	38	12	42
Ormož–Hodoš	68	4	54

Forrás: 2011/12 évi menetrend alapján saját szerkesztés

Szlovéniában hétvégén szinte csak a minőségi vonatok járnak, így a 4. táblázatban feltüntetett vonalakon vasár- és ünnepnapokon nincs vonatközlekedés. Kivétel ez alól a hodoši vonal, ahol a 4 vonatpárból 3 távolsági és nemzetközi forgalomban közlekedik, és ezek nem mindegyike áll meg. Ormož–Murska Sobota között még 6 pár betétjárat közlekedik.

#### 1.4. Horvátország

A Horvát Nemzeti Vasúttársaság (HŽ) megalapítása a parlament 1999. október 5-én kelt döntése alapján történt meg. Ahogyan az egykori Jugoszláviából kiváltak a volt tagköztársaságok, annak megfelelően darabolódott föl az egykori Jugoszláv Vasutak (JŽ) hálózata. A darabolódás után létrejött új önálló vasúttársaságok hálózatán egyes viszonylatok elvesztették régebbi szerepüket, mások új szerephez jutottak. A HŽ hálózatán is megfigyelhetők ezek a jelenségek. Az Isztrián végig futó Buzet–Pula vonal csak Szlovénián keresztül kapcsolódik a horvát hálózathoz. Hiányzik a Lupoglav–Rijeka közötti vonalszakasz, ami a közvetlen belföldi kapcsolatot megteremtene. Rijeka közvetlen összeköttetésben van a szlovén hálózattal, de ebből az irányból az áruforgalom szempontjából különösebb jelentőséggel nem bír. Amint a szlovén résznél kitértem rá, napjainkban az Ausztria–Németország–Adria relációban a koperi kikötő élvez elsőbbséget. Ez a hálózatfejlesztés szempontjából Horvátországban azt jelenti, hogy a Rijeka–Zágráb–Botovo (Magyarország) tengely bír kiemelt jelentőséggel a Kelet-Európa–Adria kapcsolatok miatt. 2011 májusában megkezdődött a 3,5 milliárd eurós beruházás első üteme a legrosszabb állapotban lévő Koprivnica (Kapronca)–Krizevci (Körös) szakasz felújításával. A vonal egy részét Karlovac (Károlyváros) és az Adria között teljesen új nyomvonalra helyezik. A vonal 60 km-rel rövidebbé válik és az engedélyezett sebesség 160 km/ó lesz. Szintén Jugoszlávia felbomlása után adódott az a helyzet, hogy a Martin Brod–Knin vonal több, mint 15 helyen szeli át a Horvátország–Bosznia–Hercegovina közötti határt. Ezen a vonalon a rossz infrastrukturális állapotok miatt 2010 májusától szünetel a forgalom. A hálózatnak része két európai korridor (X: Szlovénia–Zágráb–Szerbia, Vb: Magyarország–Botovo–Zágráb–Rijeka, Vc: Magyarország–Beli Manastir–Slavonski Šamac–Bosznia–Hercegovina). Elmondható, hogy hálózati szinten ezek a folyosók bírnak kiemelt szereppel a fejlesztéseket illetően. Az úgynevezett regionális és a helyi forgalmat lebonyolító vonalak rossz állapotban vannak. Különösen a kelet-szlavóniai és a boszniai határhoz közeli mellékvonalak állapota kritikus. Új közlekedési és finanszírozási stratégia kidolgozására van szükség, hogy a forgalom ritkítása, illetve a teljes mellékvonal bezárás elkerülhető legyen.<sup>5</sup> Ez elsősorban annak köszönhető, hogy a jugoszláv időkben elhanyagolták ezeket a vonalakat. Az agglomerációs és a regionális forgalomban inkább az új járműbeszerzésekkel kívánják vonzóbbá tenni a kötött pályát az egyéni és az autóbussz közlekedéssel szemben. A HŽ nehéz helyzetben van, nincs forrás az infrastruktúra fejlesztésére, ami vonalbezárásokhoz, járatritkításokhoz vezet. Horvátország 2006-ban elkezdődött

EU-tagsági felvételi eljárásával egy időben megindult a vasúti liberalizáció a vonatkozó EU direktíváknak megfelelően. A HŽ holding 2007 januárjától több vasútvállalatra (infrastruktúra, személyszállítás, árufuvarozás, vontatás) tagozódott.

Az 5. táblázat néhány jellemző vonal menetrendi jellemzőit tartalmazza. Az úgynevezett helyi forgalmat lebonyolító vonalakat a horvát–magyar határtérségből választottam ki. A regionális vonalak kiválasztásánál is egyrészt a határ közelsége motivált (Varaždin–Osijek, Čakovec–Zaprešić), másrészt valamilyen szempontból speciálisnak tekinthető vonalakat választottam ki. A Pula–Buzet vonal egy sziget a hálózaton belül, a Knin–Zadar vonal pedig a szárazföld belseje és a tengerpart között teremt kapcsolatot.

**5. táblázat. Néhány horvát vasútvonal menetrendi jellemzői regionális forgalomban**  
**Table 5. Scheduling features of some Croatian railway lines in regional transport**

Viszonylat	Vonalhossz (km)	Napi vonatpár (db)	Utazási sebesség (km/ó)
Kinin-Zadar (Magistral)	95,3	3	40
Buzet-Pula (Regional)	91,14	3	45
Varaždin-Osijek (Regional)	249,8	3	32
Čakovec-Zaprešić (Regional)	100,7	7	32
Varaždin-Golubec (Lokal)	34,5	6	40
Čakovec-Mursko Središće (Lokal)	17,9	5	35
Križevci-Kloštar (Lokal)	61,7	9	46

Forrás: 2011/12 évi menetrend alapján saját szerkesztés

Az 5. táblázatban egy átlagos hétköznap adatait és csak a közvetlen vonatokat vettem figyelembe.

## 2. Összefoglalás

A tanulmányban kiválasztott szomszédos országok regionális vasúti személyszállítása még sok megoldandó feladat előtt áll. Csak a legfontosabbakat megemlítve a fontossági sorrend mérlegelése nélkül. Ahhoz, hogy regionális forgalomban a kötött pálya versenyképes legyen, attraktív személyszállítási szolgáltatásra van szükség. A kiragadott regionális forgalmat lebonyolító vonalak menetrendi kínálatát áttekintve szembeötlő, hogy az utazási sebességek alacsonyak, a napi gyakoriság is alacsony. Bár a táblázatokból nem derül ki, de a vonatok időbeni eloszlása is kívánnivalót hagy maga után. Lényeges menetrendi szerkesztési szempont kell, hogy legyen a vonatok lehetőleg azonos időközönkénti közlekedtetése és a csatlakozások biztosítása regionális forgalomban is. Ahol a gyakorisági értékek viszonylag elfogadhatóak, azok kiemelt prioritások az adott ország vasúti közlekedéspolitikájában. Például a regionális forgalom európai közlekedési folyosón bonyolódik. Néhány vasút a járműpark megújításával is próbálkozik az attraktivitás növelése terén. Ez az új beszerzések helyett inkább felújításokat jelent, valamint nyugati vasutaktól jobb állapotban lévő egységek beszerzését. Kétségtelenül a regionális vasúti közlekedés attraktivitásának a növeléséhez döntő többségben forrásokra van szükség. Ennek biztosítása a legnehezebb feladat. Az Unió források jelen pillanatban csak az európai közlekedési folyosók rehabilitációjára nyújtanak fedezetet. Ennek tükrében több országban egyetlen út maradt: egyre több regionális forgalomra is alkalmas mellékvonal bezárása.

## Jegyzetek

1. Supa Jaroslav (2011): Liberalization of the Slovak railway market In: Railw CEE rev. 2011/1. szám. p. 6.
2. Roman Veselka (2005): Die Eisenbahnen der Slowakischen Republik – Schieneninfrastrukturbetreiber In: Zeitschrift der OSShD 2005/3. szám. p. 24.
3. Michael Netzhammer (2004): Signale für die Bahnreform p. 39. [http://www.gtz.de/dokumente/akz/deu/AKZ\\_2004\\_1/Slowenien\\_Twining.pdf](http://www.gtz.de/dokumente/akz/deu/AKZ_2004_1/Slowenien_Twining.pdf)
4. Joze Jurkovic (2006): SZ -competitive progress In: Eur. railw. rev. 2006/12. szám. p. 33.
5. Wolf Dietrich Geitz (2007): Model restructuring reshapes CFR to survive in a competitive market In: Railway Gazette International 2007/3. szám. p. 49.

## Felhasznált irodalom

- Bacic T. (2010): Trains withdrawn on three lines In: Today's Railw. Europe 2010/175. szám. p. 49.  
 Eisenbahn Regulierung in Europa [http://www.docutren.com/archivos/doc\\_internacionales/docs/original31.pdf](http://www.docutren.com/archivos/doc_internacionales/docs/original31.pdf)  
 Joze Jurkovic (2006): SZ -competitive progress In: Eur. railw. rev. 2006/12. szám. pp. 33–37.



- Kroatische Eisenbahnen <http://members.al.net/edze/enzyklopaedie/hrb.htm>
- Michael Netzhammer (2004): Signale für die Bahnreform [http://www.gtz.de/dokumente/akz/deu/AKZ\\_2004\\_1/Slowenien\\_Twining.pdf](http://www.gtz.de/dokumente/akz/deu/AKZ_2004_1/Slowenien_Twining.pdf)
- Peter Engelbert (1997): Nebenbahnsterben in Rumänien In: Eisenbahn Österreich 1997/9. szám. p. 9.
- Podenau R. (2009): Regional passenger rail service in Romania In: Raiv. Mark. CEE rev. 2009/1. szám. p. 26.
- Roman Veselka (2005): Die Eisenbahnen der Slowakischen Republik – Schieneninfrastrukturbetreiber In: Zeitschrift der OSShD 2005/3. szám. pp. 23–24.
- Sebastian Off (2008): Rumänien In: Eisenbahnkurier 2008/7. szám. pp. 76–80.
- Slovenische eisenbahnen <http://members.al.net/edze/enzyklopaedie/slob.htm>
- Supa Jaroslav (2011): Liberalization of the Slovak railway market In: Railw CEE rev. 2011/1. szám. pp. 6–7.
- Szlovák–magyar határsávban számolnak fel vasútvonalakat <http://www.szegedma.hu/hir/szeged/2011/4>
- Torna Bačič (2010): Croatia prunes rail network In: Railvolution 2010/10. szám. p. 11.
- Viorel Simuz (1999): Wiederherstellung und Modernisierung der Infrastruktur der Rumänischen Eisenbahn In: Zeitschrift der OSShD 1999/5. szám. pp. 1–5.
- Wolf Dietrich Geitz (2003): Die aktuelle Lage der Bahn in Kroatien In: Fern Express 2007/2. szám. pp. 49–51.
- Wolf Dietrich Geitz (2007): Model restructuring reshapes CFR to survive in a competitive market In: Railway Gazette International 2007/3. szám. pp. 155–158.